

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 25

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Berner-Alpenbahn; Bern-Lötschberg-Simplon. — Der Umbau des „Bernerhofes“ in Bern. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909. — Technisches und Volkswirtschaftliches von einer Reise nach dem Orient. — IX. Hauptversammlung des Vereins schweizerischer Konkordatsgeometer. — Miscellanea: Internationale Hygiene-Ausstellung in Dresden 1911. Brig-Disentis (Furka-Oberalp-Bahn). Schweizerischer Technikerverband. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Zwei interessante Wasserturbinen-Laufräder. Schweiz. Verband für die Materialprüfungen der

Technik. Bibliothek der Universität Freiburg. Neues Chemiegebäude in Basel. Schwebbahn Bergün-Latsch. — Konkurrenzen: Kirchgemeindehaus Winterthur. Gewerbeschulhaus in St. Gallen. Krematorium in Biel. — Nekrologie: E. Steinlin. A. Granfelt. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Einladung; Stellenvermittlung.

Tafel 73: Der Umbau des „Bernerhofes“ in Bern.

Band 55.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25.



Abb. 15. Ansicht des untersten Teils der Südrampe der Lötschbergbahn bzw. der auf dem endgültigen Tracé angelegten Dienstbahn. Rechts vorn der Simplon-Bahnhof Brig.

Berner-Alpenbahn. Bern-Lötschberg-Simplon.

Von Dr. A. Zollinger, technischer Direktor.

Die Berner-Alpenbahn, eine der Hauptzufahrten zum Simplon, stellt die direkte Verbindung zwischen Bern und Brig, dem Ausgangspunkt der Simplonlinie, her. Es war die Aufgabe gestellt, zwischen Frutigen, dem Endpunkt der bestehenden Bahnlinie Spiez-Frutigen, und Brig eine möglichst kurze Verbindung durch die Berner Alpen zu suchen, wobei die Maximalrampen auf 27‰ und der Minimalradius auf 300 m festgesetzt wurden. Hierzu eignete sich am besten, wie auf Grund sehr einlässlicher Studien festgestellt worden ist, das Kandertal auf der Nordseite und das Lötschental auf der Südseite (Abb. 1, 2 und 3, Seite 334 und 335).

Das Kandertal weist von Frutigen bis zum Bergsturz in Mittholz auf 7 km Länge Steigungen auf, die von 2‰ allmählich bis zu 5‰ anwachsen; vom Mittholz bis zum Talboden von Kandersteg hat das Tal auf 3 km Länge, den ersten Sturz bildend, sogar ein Gefälle von 9‰. In der Ebene von Kandersteg ermässigt sich dieses für 2,5 km Länge wieder auf 1‰. Hierauf folgt der zweite Kandersturz bis zum Talboden von Gastern, der auf 1 km Länge einen Höhenunterschied von 160 m aufweist. Von Frutigen bis Kandersteg hat die Bahn bei einer Länge des Talweges von 12,5 km einen Höhenunterschied von zusammen 420 m zu überwinden, woraus ohne weiteres hervorgeht, dass bei einer Maximalsteigung von 27‰ eine künstliche Entwicklung der Linie erforderlich ist.

Das westliche Gelände des Kandertales besteht, von Frutigen bis Kandersteg, aus einer steilen Berglehne, deren Felswände beinahe bis zur Talsohle reichen. Auf der östlichen Lehne haben wir es mit Schutt- und Moränenhügeln zu tun, die sich von der Talsohle terrassenförmig ziemlich hoch hinauf ziehen und eine breitere Fläche bis zum Gebirgskamm bilden. Die Talsohle wird jedoch in Mittholz

durch die Ablagerungen eines Bergsturzes eingeengt und es reichen hier die Felswände tiefer in die Talsohle herab.

Die westliche Tallehne ist ferner auf der ganzen Länge Lawinen ausgesetzt, die bis in die Talsohle herunterkommen; Wildbäche von Belang finden sich dagegen an dieser Lehne nicht vor.

Auf der östlichen Tallehne sind nur zwei Lawinenzüge zu berücksichtigen, einer in Bunderbach und der zweite in Mittholz. Der Bereich der ersten Lawine beschränkt sich auf die Kote von 1000 m ü. M., während die zweite in Mittholz über die Kantonsstrasse hinaus geht und bis zur Talsohle reicht.

An Wildbächen kommen auf der östlichen Tallehne der Bunderbach und der Stegenbach in Betracht, die wegen des zerrissenen Sammelgebietes bei Hochwasser Geröll mitführen. Der Bunderbach wird verbaut und für den



Abb. 23. Dienstbahnbrücke über die Rhone bei Naters.